

RES - PUBLICA

Revista Lusófona
de Ciência Política
e Relações Internacionais
2007, 5/6
pp. 225 - 233

O Centenário do Nascimento de Humberto Delgado

Comemora-se em 2006 o centenário do nascimento do General Humberto Delgado que, no seu percurso curricular multifacetado, teve um papel primordial na institucionalização da Aviação Civil em Portugal, com a criação do Secretariado da Aviação Civil e dos T.A.P. - Transportes Aéreos Portugueses. No dia do nascimento, no Aeroporto de Lisboa, realizou-se o lançamento e obliteração de 1º dia do selo Humberto Delgado, na série «Vultos da História e da Cultura», o lançamento do livro *Humberto Delgado e a Aviação Civil*, de Frederico Rosa, e a inauguração da exposição *Humberto Delgado e a Liberdade dos Céus*, que irá percorrer os principais aeroportos nacionais.

Resumo

Presentation of the book *Humberto Delgado e a Aviação Civil*, write by Frederico Rosa, in the Marechal Humberto Delgado Centenary's birth, the revolution candidate of the portuguese elections in 1958. Synthetic introduction by Fundação Humberto Delgado and presentation words by Doctors Iva Delgado and Frederico Rosa.

Palavras-chave:

aviação civil, SAC, TAP e linha imperial.

Manuel Serafim Pinto, U.L.H.T.
Director do C.I.S.E. - Centro de Investigações Sociais
e Empresariais.

Biografia

Humberto Delgado nasceu a 15 de Maio de 1906 em Boquilobo, Torres Novas. Cedo ingressou na carreira das armas, frequentando o Colégio Militar entre 1917 e 1922 e a Escola do Exército, onde se formou em Artilharia em 1925. Participou no golpe militar de 28 de Maio de 1926 que depôs o regime republicano. Em 1928 optou pela carreira da Aeronáutica obtendo o curso de Oficial Piloto Aviador. Em 1936 conclui o curso de Estado Maior. Em 1942 foi nomeado representante do Ar para as negociações com a Inglaterra para a cedência de bases nos Açores. Devido à eficiência demonstrada, o Governo inglês outorgou-lhe a Ordem do Império Britânico (CBE), salientando que arriscara a sua carreira e o seu futuro pela causa dos Aliados e da liberdade.

Em 1944 é nomeado director do Secretariado de Aviação Civil. Em 1945 funda os Transportes Aéreos Portugueses (TAP) e cria as primeiras linhas aéreas de ligação com Angola e Moçambique, a chamada “Linha Imperial”, inaugurada em 31 de Dezembro de 1946. Entre 1947 e 1950, foi representante de Portugal na Organização Internacional da Aviação Civil, em Montreal, Canadá. Em 1952 é nomeado adido militar na Embaixada de Portugal em Washington e membro do comité dos representantes militares da NATO. Promovido a general com 47 anos é o mais novo oficial daquela patente. Em 1956 o Governo Americano concedeu-lhe o grau de oficial da Legião de Mérito.

Eleições 1958

Em 1958, acedendo ao convite da oposição democrática, apresentou-se como candidato independente às eleições presidenciais. O mote da campanha eleitoral foi lançado pela célebre frase «**Obviamente demito-o**», numa *conferência de imprensa no Café Chave D’Ouro em Lisboa*, a 10 de Maio de 1958, em resposta a um jornalista da France Press que lhe pergunta qual o destino que daria a Salazar no caso de ganhar as eleições.

A vasta movimentação popular que se seguiu permitiu criar pela primeira vez em três décadas de ditadura uma dinâmica de unidade da oposição contra o regime salazarista. O carisma do «General sem Medo» surgiu como um fenómeno inesperado, bem como a erupção de massas no processo eleitoral. O candidato da oposição anunciou o então facto inédito de não desistir da ida às urnas.

O povo do Norte de Portugal concentrou-se numa gigantesca manifestação no Porto - a fim de o receber poucos dias após a sua declaração contra o ditador. Esta jornada a 14 de Maio de 1958 reacordou uma velha tradição de liberalismo que a ditadura de Salazar não conseguira extinguir após mais de trinta anos de ditadura. Receando que a popularidade de Delgado se espalhasse de norte a sul do País, Salazar proibiu a deslocação deste a Braga – um baluarte do catolicismo e berço da revolta militar do 28 de Maio de 1926 que instaurara a ditadura militar. A cidade foi ocupada por cinco mil membros da Legião Portuguesa – medida preventiva de intimidação e de exibição do poder, que todavia não impediu vastas concentrações de pessoas pela região aclamando o candidato da democracia.

Apanhadas de surpresa pelo levantamento espontâneo do entusiasmo popular por todo o País, o regime tomou medidas de emergência destinadas a evitar mais demonstrações em Lisboa. Assim, após a chegada de Delgado à Estação de Santa Apolónia a 16 de Maio de 1958 as forças da Guarda Nacional Republicana e os agentes da PIDE exerceram repressão sobre a população lisboeta que acorrera em massa para receber Delgado. As notícias dos tumultos e dos ataques das forças paramilitares contra a população de Lisboa apareceram na imprensa estrangeira que começou a dedicar mais atenção a Portugal, país habitualmente pacato.

Após os incidentes e tumultos ocorridos no Porto e em Lisboa, a 14 e 16 de Maio, a polícia política (PIDE) aumentou a repressão contra a população que participava espontaneamente na campanha apelidada de «subversiva» pela imprensa controlada.

Apesar de o mecanismo eleitoral ser manipulado desde o recenseamento, apesar das dificuldades intransponíveis na cópia dos cadernos eleitorais e na distribuição por parte da oposição dos boletins de voto, ainda assim o Estado Novo, temendo um enorme desaire eleitoral, decretou a proibição da fiscalização do escrutínio por parte da oposição. Os números oficiais deram quase 25% dos votos a Humberto Delgado, contra 75% do candidato oficial, Américo Tomás, não sendo possível ainda hoje apurar os resultados reais, dada a amplitude da fraude. Com medo de no futuro passar por um outro «golpe constitucional» que representava a possibilidade de a oposição voltar a lançar-se numa campanha eleitoral como a de 1958, Salazar promove, em Agosto de 1959 uma revisão constitucional na qual se suprime o sufrágio directo sendo substituído por sufrágio indirecto proporcionado por um colégio eleitoral de total confiança do Governo.

Exílio Político 1959-1964

Após as Eleições de 1958, e impedido de regressar ao cargo de director geral da Aviação Civil, Humberto Delgado criou o Movimento Nacional Independente (MNI) que visava manter unidas as forças da oposição que pela primeira vez em trinta e dois anos se uniram no combate à ditadura.

Após um processo disciplinar foi demitido do serviço militar activo com o objectivo duplo de o afastar de contactos com camaradas de armas e de lhe retirar a imunidade contra a intervenção da PIDE. Após uma nota oficiosa que o ameaçava de medidas repressivas e de uma aviso vindo de dentro do regime de que se preparava uma manifestação forjada à frente de sua casa com a intenção de o matar, refugiou-se na Embaixada do Brasil em Lisboa a 12 de Janeiro de 1959.

O Governo português tinha uma longa tradição de recusa do princípio do asilo político, que vinha da Guerra Civil de Espanha e da Segunda Guerra Mundial. Portanto, recusou os argumentos invocados por Humberto Delgado de que a sua vida corria perigo.

As negociações diplomáticas duraram três longos meses durante os quais se previa que a situação de Humberto Delgado perduraria durante anos, à semelhança do que sucedera em países da América Latina. Até que Humberto Delgado partiu para o Rio de Janeiro após as diligências de uma comitiva brasileira liderada por um jornalista do *Diário de Notícias* do Rio de Janeiro, cidade onde chegou no dia do Tiradentes, 21 de Abril de 1959.

Assassínio 1965

A PIDE, que já no Brasil fizera uma tentativa de assassinar Humberto Delgado, infiltrou certos círculos da oposição mantendo uma apertada vigilância sobre todos os movimentos do líder da oposição portuguesa no exílio. Uma intensa campanha de descrédito e de isolamento, alimentada pelos serviços secretos, fomentou, gradualmente, ao longo de um período de cinco anos, a criação de uma rede de informadores que conseguiu obter a confiança do general. Foi assim que ele consentiu no encontro de Badajoz em Fevereiro de 1965. Convencido de que se ia reunir com oficiais portugueses interessados em derrubar o regime, Humberto Delgado foi de facto ao encontro da morte. Uma brigada da PIDE chefiada pelo inspector Rosa Casaco atravessou a fronteira utilizando passaportes falsos, a fim de montar a cilada que vitimaria o general e a sua secretária brasileira, Arajaryr Campos.

13 de Fevereiro de 1965 é a data do encontro fatídico, marcado para os Correios de Badajoz, donde aliás enviou quatro postais para quatro amigos em quatro países diferentes e assinados com o nome de sua irmã - Deolinda. O objectivo do envio destes postais correspondia a um código, previamente combinado, que significava: *estou vivo e não estou preso*. Foi o último sinal de vida e por isso aquela data é considerada a data do seu assassinio que se pressupõe ter ocorrido perto de Olivença.

Durante dois meses de especulações e de mentiras deliberadas da imprensa portuguesa nada se soube de Humberto Delgado. A pedido do professor Emídio

Guerreiro em Paris, a Federação Internacional dos Direitos do Homem enviou a Espanha uma delegação composta por um escocês, um italiano e um francês. Estes foram confrontados com uma muralha de silêncio em Espanha. No entanto, após o seu regresso a Paris, a 24 de Abril de 1965, os membros da delegação puderam ler nos jornais as notícias da descoberta dos dois cadáveres numa campá rasa quase à superfície, perto da aldeia de Villanueva del Fresno, num caminho conhecido por Los Malos Pasos

Fundação Humberto Delgado

As intervenções no dia do Centenário do nascimento de Humberto Delgado

1 - O Centenário do Nascimento de Humberto Delgado e a memória colectiva

Estamos num período da nossa História em que poucos são os nomes do passado retidos no imaginário ou cultivados no simples conhecimento das gerações contemporâneas. Este processo de esquecimento tem muitas causas, que não vou agora invocar. Humberto Delgado tem tido a sorte de não ficar no rol dos esquecidos, talvez porque a sua acção e a sua vida política foram ditadas por um enorme altruísmo, isento de interesses pessoais ou de natureza dúbia. É difícil para certas pessoas compreender como é que um homem cuja carreira atingira exponencialmente o auge, abdica da vida construída até aí e conscientemente a sacrifica numa luta por ideais de liberdade e de democracia. Não esqueçamos que na dura década de 50 essas palavras eram proibidas. Por conseguinte, empenhar toda a sua «alma de patriota» num combate político sem retorno tem algo de inexplicável para muita gente, não sendo raro encontrar, em certos meios, quem inverta a decisão de Humberto Delgado em ambição pessoal.

Nos anos 50, o Portugal criado por Salazar só tinha águas plácidas a correr à superfície. Em profundidade,

a turbulência marcava o seu rumo, ansiava-se por uma sociedade nova e o descontentamento alastrava, desprovido em larga medida de espeques ideológicos, pois não esqueçamos que os milhares de proletários comunistas prontos a derrubar o regime, se tinham existência nas páginas do *Avante* (e no medo propagandístico do Estado Novo), não a tinham no tecido social real. Até que o País foi varrido, em 1958, por uma voz distinta de todas as outras, e essa diferença colheu o sentimento latente no coração dos Portugueses, muitos sem consciência política, a não ser a consciência de que não queriam mais ditadura.

Perdidas essas esperanças após a fraude eleitoral de 8 de Junho de 1958, o regime de Salazar recuperou muito do poder que tinha sobre as consciências. O exemplo da repressão, a prisão dos «cabecilhas», o exílio de Humberto Delgado e a sua morte às mãos da PIDE retiraram vontade de lutar, a Oposição ficou sem ânimo. É incompreensível para a grande maioria dos portugueses de hoje a verdadeira dimensão dessa luta entre David e Golias, entre quem apenas tem a sua força anímica e os seus ideais, e quem detém o poder das armas, das polícias e da censura. A guerra em África veio inicialmente detonar formas activas e larvares de patriotismo; veio, como todas as guerras, dar força a quem detém o poder militar. Novas formas de heroísmo surgiram no panorama nacional; eram os nossos soldados que morriam; eram as mães de lenço negro à cabeça a chorar a perda dos seus filhos; eram os barcos no cais de Alcântara cheios de portugueses que partiam. Uma nova sociedade deslocava-se do seu epicentro para uma realidade a que Portugal estava poupado desde o velho *Front* - a realidade da guerra com o seu desfile de paroxismos.

No desfasamento entre duas eras – a de Humberto Delgado como oficial do Estado Novo, vindo dos nacionalismos dos anos 30 e 40; e a dos militares que, tendo combatido mais de uma década em África, empunharam a chama da Liberdade na década de 70 – nesse desfasamento, dizíamos, é possível situar a linha de rumo do heroísmo individual para o heroísmo colectivo que haveria de libertar o país de um regime

ditatorial de quase meio século. Humberto Delgado, como único oficial no activo que disse «não» a Salazar e como único general morto «em combate», é porventura o eixo principal dessas duas eras. Por tudo isso, o General sem Medo perdura na memória colectiva.

Doutora Iva Delgado Presidente da Fundação Humberto Delgado

2 – «Sou soldado, sei servir». Humberto Delgado, a ética militar e a aeronáutica civil**

Humberto Delgado entrou criança para o Colégio Militar em 1916, e desde essa data até aos vinte e três anos de idade nunca se vestiu à civil nem sequer teve uma peça de roupa que não fosse componente da farda. A sua «militarite», termo utilizado pelo próprio em plena consciência, era de tal forma arreigada que chegava a gerar celeumas com colegas e mesmo superiores hierárquicos que desrespeitavam as regras e a ética da vida de quartel. Ao mesmo tempo, era um homem do maior sentido de humor - o sentido de humor inteligente, capaz de desmanchar com *aplomb* qualquer formalidade escusada. O que caracterizava, no fundo, a sua personalidade, era uma combinação rara entre, por um lado, o profundo sentido do dever de inspiração militar e, por outro, a máxima extroversão. As invulgares capacidades profissionais de Humberto Delgado, reconhecidas desde cedo no meio militar, deviam muito a esse equilíbrio, na medida em que o seu carácter de boa-disposição e de optimismo radioso se aliava a uma fortíssima identidade de oficial do Exército, para se traduzir no cumprimento sistemático, acima das expectativas, de qualquer missão que lhe fosse atribuída. E muitas lhe foram atribuídas desde os primeiros anos de carreira, como oficial da Aeronáutica e do Estado Maior, até chegar a chefe da Missão Militar Portuguesa em Washington, na década de 50.

Não foi por acaso que Oliveira Salazar e o ministro Fernando dos Santos Costa (ex-professor de Humberto Delgado na Escola Central de Oficiais, em Caxias) lhe confiaram um trabalho da maior responsabilidade em plena Segunda Guerra Mundial e ao mesmo tempo um «trabalho de sapa», como todos os trabalhos de Estado-Maior no sentido mais clássico do termo. O levantamento exaustivo, e em tempo recorde, das condições do arquipélago dos Açores sob todos os pontos de vista pertinentes à construção de uma base aérea militar foi um pilar fundamental das negociações com a Velha Aliada para a cedência das Lajes, durante as quais Humberto Delgado manteve, até ao fim, um papel protagonista. Nada que pudesse ter a ver com a Aviação Militar era alheio ao seu interesse, da mesma forma que nada fazia prever, a poucos meses do final do conflito, que Salazar se encarregaria de o desviar para a Aviação Civil - pois que dum desvio se tratou, e bem grande - ao convidá-lo a assumir o cargo, então criado, de director do Secretariado da Aeronáutica Civil, o mítico SAC.

Sob o impacto da sua posterior acção política e do seu desfecho trágico, muitos portugueses desconhecem que Humberto Delgado foi o fundador da TAP e o homem que realizou – uma vez mais em tempo recorde – o velho sonho de uma carreira aérea entre Lisboa, Luanda e Lourenço Marques. Por uma coincidência feliz, o ano do Centenário do Nascimento de Humberto Delgado é também o do 60º aniversário da inauguração da Linha Aérea Imperial, uma das proezas de que ele próprio mais se orgulhava. É certo que no meio aeronáutico o nome de Humberto Delgado é identificado imediatamente como o de um grande impulsor das linhas aéreas; mas o que será porventura menos sabido, mesmo entre quem hoje trabalha nesse universo ou estuda a sua evolução, é que a experiência do então tenente-coronel em matéria de aviação comercial era praticamente nula e que o seu esforço de conversão é comparável, no plano das decisões superiores do SAC, à metamorfose «civil» dos pilotos recrutados de

urgência na Aeronáutica Militar e na Aeronáutica Naval para servirem nos Transportes Aéreos Portugueses, sob risco de serem estrangeiras as primeiras tripulações, dada a penúria de pessoal navegante civil em Portugal.

O percurso de Humberto Delgado à frente da Aeronáutica Civil e mais tarde como representante de Portugal no Conselho da ICAO (*International Civil Aviation Organisation*), foi o de um oficial do Estado-Maior que, se lhe dessem uma missão a cumprir, cumpria, fosse ela qual fosse. No final do périplo, o coronel piloto-aviador era uma sumidade em aviação civil, em consequência inevitável da sua noção do dever, cujas raízes mergulhavam numa ética militar da mais pura extracção, a mesma ética que seria motor em muitas outras momentos cruciais da vida de Humberto Delgado.

Doutor Frederico Rosa autor do livro Humberto Delgado e a Aviação Civil

3 - Humberto Delgado e a Aviação Civil, de Frederico Rosa - o livro comemorativo***

Devo começar por agradecer ao Doutor Frederico Rosa o privilégio de me ter escolhido para a apresentação do seu livro (...)

É um livro que li e reli não só pela particularidade do tema e do interesse que desperta como pela reflexão a que obriga.

O estudo da aviação civil portuguesa é uma matéria ampla face aos diferentes contextos internacionais e às conjunturas nacionais e, por razões que desconheço, tem vindo a ser esquecido nas investigações académicas e por outras instituições públicas e particulares. Os autores que trabalharam este tema já têm alguma distância temporal e perante a documentação actualmente disponível, que poderia ainda ser superior se para isso houvesse vontade, existe a possibilidade de se produzirem ainda mais

trabalhos. Pela matéria inédita que, repito, tenho vindo a apreciar – porque é daqueles livros sobre os quais o investigador gosta de reflectir – encontro muito empenho, esforço e persistência para dar corpo a este trabalho. A minha obrigação é, publicamente, desde já, felicitar o autor e agradecer-lhe o trabalho que agora surge no prelo e irá facilitar futuras investigações.

Congratulo-me com o facto de estarmos a proceder ao lançamento deste livro na ANA - Aeroportos de Portugal SA e sob o patrocínio desta mesma empresa. Parece-me um bom presságio.

Este é, sem dúvida, um livro que faltava para o entendimento do papel de Humberto Delgado na génese da aviação civil. Na verdade, falar do surgimento da aviação civil de transporte aéreo em Portugal sem investigar o papel de Humberto Delgado é completamente impossível. Contudo, até hoje, existia essa lacuna.

Constitui um trabalho pioneiro, onde a matéria-prima é a análise documental transformando-se, por sua vez, num «livro-documento» que dentro da contemporaneidade da «antropologia do novo» incentiva a continuidade de outras investigações. Não é um trabalho hermético nem eclético.

Na verdade, de uma forma acessível e apetecível para todo o leitor, mérito difícil nos academistas, trata da génese efectiva do S.A.C. – Secretariado da Aviação Civil – e da afirmação da aviação comercial de transporte aéreo em Portugal; um transporte que emergiu tardiamente, relativamente a outros países, sobretudo se tivermos em atenção aqueles que eram detentores de impérios coloniais.

O título deste livro – *Humberto Delgado e a Aviação Civil* – torna-se, desde logo, interessante, pela precisão da linguagem em correspondência à realidade do *momentum*, onde os condicionalismos económicos e políticos, que atrasaram a aviação civil de transporte aéreo, foram ultrapassados pela vontade e capacidade de um grande condutor de homens.

Espero que seja aceite pelo público como merece e, comercialmente, corresponda ao esforço e ao

trabalho do autor que denomina a obra pelo seu próprio «objecto de estudo», o que significa a transmissão de uma simplicidade que corresponde, desde o início, à «vontade da verdade»¹.

Não nos podemos esquecer que todo o trabalho escrito, e mesmo o oralmente transmitido, quando válido, é portador de um discurso que contém, desde a introdução, essa vontade de transmitir a verdade. Quando o trabalho sai do âmbito científico, ou da orientação imprimida pelos instrumentos epistémicos que delineiam esse trabalho, o risco de se adulterar a realidade e de se transmitir a irrealidade é mais grave do que escrever ficção. Neste caso, foi um trabalho que obedeceu a um controlo da produção do discurso que, por sua vez, esteve obrigatoriamente ligado ao levantamento exaustivo das fontes documentais e a um tratamento distanciado, com o sentido de encontrar a realidade e de a reproduzir. A coerência descritiva que se encontra no texto emerge sem intenções ou subordinações, está construída em liberdade, não se encontra qualquer frase intencionalmente redutora ou restritiva e está orientada para a transmissão da principal preocupação do investigador – transmitir a realidade socialmente vivida na emergência do Secretariado da Aviação Civil – S.A.C. e na construção dos T.A.P. – Transportes Aéreos Portugueses.

O livro encontra-se dividido em três partes que, de uma forma sistémica, mostra a intenção naturalmente didáctica do autor – o «Secretariado da Aeronáutica Civil: A Era do Fogo; A Linha Imperial na Imprensa da Época; [e], A Aviação Civil nas Palavras de Humberto Delgado». Encontram-se ligadas pelo sentido da coerência explicativa e narrativa, aparecendo como «três elos» que dão consistência ao plano da divulgação construtiva. Um trabalho que, como referi, abre e motiva à execução de outras investigações, o que é um mérito pouco comum.

A primeira parte, dá conta da acção rápida, decisiva e decisória que Humberto Delgado teve na aviação civil. É um texto interpretativo e descritivo

que obedeceu a uma análise de conteúdo da documentação previamente seleccionada. Constitui-se como uma interpretação cuja amostragem documental tem origem numa construção analítica, num permanente vai e vem entre a narração interpretativa e o documento. Um texto que se incorpora, permanentemente, em contextos que estão ligados, por um lado, a determinadas realidades, derivando, por outro lado, da própria construção analítica cuja sistematização se encontra no índice deste mesmo capítulo. Neste aspecto, para cada contexto, foi recolhido tudo o que teve interesse, sem omissões, para a estrutura explicativa. Uma estrutura construída com a objectividade necessária para a explicação do «fenómeno social» e que se socorre de elementos pertinentes cuja génese se encontra em trabalhos já produzidos e que estão indicados na bibliografia. A grande preocupação residiu no afastamento do «quadro do imaginário»² e no carácter de uma construção ligada à abstracção. O entendimento da realidade esteve sempre definido num espaço e num tempo, o início da aviação comercial em Portugal, que delimitaram o próprio campo analítico transmitindo uma grande consistência ao trabalho, agora publicado.

Neste sentido, não se pode omitir o contexto político internacional no qual Portugal ocupava o terceiro lugar na ocupação territorial ultramarina, referenciado pelo autor, e a inexistência de uma marinha mercante que correspondesse, minimamente, às necessidades de comunicação entre os territórios e a metrópole. O programa estabelecido por Humberto Delgado e a acção sequente, claramente explicitados pelo autor, suprimiram as dificuldades de comunicação com as colónias e afastaram a «razoabilidade política» da introdução de interesses estrangeiros, sempre possíveis de negociação, no espaço aéreo ultramarino que até aí haviam sido ultrapassados com a emergência das companhias aéreas em Angola e Moçambique.

Este capítulo mostra-nos o «homem, política e tecnicamente preparado», capaz de lançar as bases

da institucionalização da aviação civil e de concretizar uma aspiração que havia durado 20 anos; o «homem estrategicamente criador» detentor nato de competências de planificação, organização, liderança e controlo numa altura em que não se falava da gestão contemporânea. O homem disciplinado e disciplinador que, pugnando pela exactidão, encarnou o papel de militar e de civil no estabelecimento das estratégias que melhor serviam o País. A formação do Secretariado da Aviação Civil - S.A.C. começou do nada, com pouco pessoal e sem instalações condignas. A preocupação na defesa do Estado encontra-se, nas ideias que transmitiu antes da formação dos T.A.P., sobre a desvantagem da constituição «de um consórcio privado» que não «entraria praticamente com coisa alguma, pois os campos, os aviões, as oficinas, o combustível e... até o pessoal é do Estado». A independência do campo militar, fundamental para a implementação, afirmação e aceitação da aviação civil, contrariaria a sua maneira de ser – do homem que no Colégio Militar, cumprindo a regulamentação, andou sempre fardado – se, por detrás, não existisse uma explicação internacionalmente testada. Do mesmo modo, exprimiu a independência do S.A.C. ao declarar que era uma «obra contra a rotina», um organismo que não tinha «nem feição política nem poder político mas apenas técnico-administrativo». Mostrou-se totalmente disponível para o cumprimento da missão que o presidente do Conselho de Ministros lhe havia confiado, sabendo que só poderia receber uma reduzida parte da gratificação dada aos elementos do S.A.C.

Ao ler-se o livro depara-se com a ideia do homem de acção, coordenado e coordenador, que pretendeu fazer uma «mudança social» profunda ao criar uma «cultura aeronáutica» que ele próprio denominou por «mentalidade aeronáutica». A «mudança» pretendida, com toda a carga conceptual que o termo contém, foi até à exactidão da própria linguagem propondo uma uniformização que possibilitasse uma maior segurança operacional (segurança em sentido lato). Esta constitui um dos muitos elementos estruturais

que o autor deste livro, de um modo preciso e claro, permanentemente motivador da leitura, fez ressaltar da acção profunda executada por Humberto Delgado na dinamização da aviação. De importância relevante, depois da leitura deste livro, é podermos perceber o papel que Humberto Delgado desempenhou no «jogo da política nacional e internacional» que vai desde a escolha do material aéreo e do pessoal mais competente até ao estabelecimento das rotas, com voos experimentais para a concretização da Linha Imperial. Nesta matéria e na linha da sua «orientação operacional», nas relações internacionais, entre as várias citações que nos são oferecidas é paradigmática a que respeita ao sobrevoo dos territórios africanos onde, em primeiro lugar deveriam ser feitos «os pedidos de autorização guardando para mais tarde os esclarecimentos adicionais e as datas exactas do percurso». Apesar de Humberto Delgado indicar, permanentemente, que as decisões políticas deveriam ficar para o presidente do Conselho, como se encontra na correspondência, agora divulgada, foi um homem estrategicamente político com uma capacidade técnica que lhe permitia tomar decisões rápidas com o único objectivo de promover o «progresso nacional» e os interesses da Pátria, termos consagrados na época.

A chamada do presidente do Conselho, um mês após a sua demissão do S.A.C. (Dez. 1946), para chefe da delegação portuguesa na conferência regional do Pacífico Sul, assim como a posterior nomeação para representante português no Conselho da I.C.A.O. (1947-1950) e como se pode perceber durante a actuação como adido militar nos E.U.A. a partir de 1952, são matéria mais que suficiente para se identificar a utilidade prática da capacidade política e competência técnica de Humberto Delgado por parte do presidente do Conselho de Ministros – matéria que o autor explicita de uma forma consistente, sendo a última página do primeiro capítulo deste livro extraordinariamente eloquente, de tal modo que, tendo lá tudo, fiquei com a vontade de ler mais (...)

Os elementos documentais que, recolhidos num processo coerente e exaustivo, formam a segunda e terceira parte, consolidam o livro, dando-lhe grande importância para futuras investigações, ou seja, é um livro que, obrigatoriamente, será referenciado para quem estudar estes temas.

Os documentos inseridos são indicadores importantíssimos para os leitores e os estudiosos perceberem duas situações: em primeiro lugar, o reconhecimento político da inexistência da aviação civil e da sua imprescindibilidade na ligação às colónias; e, em segundo lugar, a «velocidade» com que a aviação civil se desenvolveu sob a orientação de Humberto Delgado. Tudo realizado dentro de um percurso cujo objectivo essencial se encontra a jusante, no estabelecimento da «aviação rica» ou os Transportes Aéreos Portugueses, mas nunca esquecendo a montante que, os interesses da «aviação pobre», na opinião de Humberto Delgado agora expressamente identificada pelo autor, seria a fonte das futuras competências humanas para o desenvolvimento da «aviação civil nacional». Esta visão alargada da construção da aviação civil em Portugal, agora divulgada, é fundamental para se entender a capacidade de um grande «dirigente» que, «não gostava de dar entrevistas antes de as coisas estarem concluídas». Estamos na presença de um homem accionalista que, com uma rapidez de raciocínio invulgar, frontal e verdadeiro, curiosamente, não deixa de ser o «diplomata, militar e aeronáutico»³, o altruísta e o perfeccionista de espírito voluntarioso que lhe vem da juventude, quando na Escola do Exército entendeu estudar também na universidade. O homem que, em contacto com as democracias ocidentais, esteve em permanente evolução, social, política e humana.

Os documentos fotográficos apresentados, sendo uma ilustração estudada e muito bem articulada com o corpo do texto, permitem-nos a leitura aprofundada da «forma do tempo» situando o leitor, temporal e espacialmente, no contexto do texto.

A história é uma construção simbólica. Por muito que se queira não se consegue apagar o seu significado e o significante dos símbolos. Podem, num determinado período, ser deturpados e até adulterados, mas o tempo dá-lhes de novo a forma verdadeira e a verdade surge com os trabalhos posteriores realizadas com isenção.

Sobre o autor, devo dizer, publicamente, que o considero como uma das pessoas mais dinâmicas, competentes e humanas que conheci, a que se junta a humildade, a grande qualidade dos bons investigadores. Trocámos fontes documentais durante a execução deste trabalho, um trabalho que em nada desvaloriza o meu, antes pelo contrário, ajudar-me-á no prosseguimento do que estou a fazer. Pena é que outros investigadores não façam o mesmo e, do mesmo modo fraterno, sejam suficientemente abertos no sentido da evolução construtiva, cada vez mais e melhor.

O trabalho que o doutor Frederico Rosa acaba de publicar é, efectivamente, uma obra realizada com seriedade por um homem sério.

Pelo seu trabalho, não posso deixar de lhe agradecer, penso que todos ganhamos com esta obra – muito obrigado!

Notas

¹ - FOUCAULT, Michel (1997); *A Ordem do Discurso*; Lisboa: Relógio d' Água; pp. 17-18.

² - LAHIRE, Bernard (1996); "Le Contexte dans les Sciences Sociales", in: *Annales*, 51^e Année - n^o 2; Paris: École des Hautes Études en Sciences Sociales; p. 381-408.

³ - DELGADO, Iva, FIGUEIREDO, António de (coordenação; 1991); *Memórias de Humberto Delgado*; Lisboa: Publicações Dom Quixote; pp. 79-88.